

バス事業のあり方検討会（第2回）

日 時：平成23年 1月14日（金）

18：00～20：00

場 所：中央合同庁舎3号館（国交省）

1階 共用会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 関係者ヒアリング（第2回）

(1) プレゼンテーション

- ① 高速ツアーバス連絡協議会
- ② （社）日本旅行業協会・（社）全国旅行業協会
- ③ 全国交通運輸労働組合総連合会・日本鉄道労働組合連合会
- ④ 日本私鉄労働組合総連合会

(2) 質疑

3. 今後のスケジュールについて

4. その他

5. 閉 会

○ 配布資料

- ・ 資料1 検討会委員名簿
第2回検討会出席者名簿
- ・ 資料2 配席図
- ・ 資料3 関係者ヒアリング資料①（高速ツアーバス連絡協議会）
関係者ヒアリング資料②（（社）日本旅行業協会・（社）全国旅行業協会）
関係者ヒアリング資料③（全国交通運輸労働組合総連合会・日本鉄道労働組合総連合会）
関係者ヒアリング資料④（日本私鉄労働組合総連合会）
- ・ 資料4 今後のスケジュールについて

バス事業のあり方検討会委員

学識経験者	竹内 健蔵	東京女子大学教授
	若林亜理砂	駒澤大学教授
	加藤 博和	名古屋大学准教授
有 識 者	秋池 玲子	ボストンコンサルティンググループパートナー &ディレクター
	和田由貴夫	バスラマ・インターナショナル編集長
業界関係者	小田 征一	(社)日本バス協会理事・高速バス委員長 (京成バス(株)代表取締役会長)
	富田 浩安	(社)日本バス協会理事・貸切委員長 (日の丸自動車興業(株)代表取締役社長)
	上杉 雅彦	(社)日本バス協会理事・地方交通委員長 (神姫バス(株)代表取締役社長)
	興津 泰則	(社)日本旅行業協会国内・訪日旅行業務部長
	島崎 有平	(社)全国旅行業協会専務理事
	村瀬 茂高	高速ツアーバス連絡協議会会長 (WILLER TRAVEL(株)代表取締役)
	成定 竜一	高速ツアーバス連絡協議会事務局長 (楽天バスサービス(株)取締役)
	鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合(交通労連) 軌道・バス部会事務局長
	清水 昭男	日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長
	佃 栄一	日本鉄道労働組合連合会自動車連絡会代表幹事
行政関係者	門野 秀行	国土交通省大臣官房審議官(自動車交通局)
	加藤 隆司	国土交通省自動車交通局総務課長
	渡辺 秀樹	国土交通省自動車交通局安全政策課長
	石崎 仁志	国土交通省自動車交通局旅客課長
	新田 慎二	国土交通省大臣官房参事官(自動車交通局)
	廣瀬 正順	国土交通省自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室長
	小林 豊	関東運輸局自動車交通部長
	鈴木 昭久	観光庁観光産業課長
	入谷 誠	警察庁交通局交通企画課長

(順不同、敬称略)

バス事業のあり方検討会（第2回出席者）

【委員】

竹内 健蔵	東京女子大学教授
加藤 博和	名古屋大学准教授
和田由貴夫	バスラマ・インターナショナル編集長
小田 征一	(社)日本バス協会理事・高速バス委員長(京成バス(株)代表取締役会長)
富田 浩安	(社)日本バス協会理事・貸切委員長(日の丸自動車興業(株)代表取締役社長)
上杉 雅彦	(社)日本バス協会理事・地方交通委員長(神姫バス(株)代表取締役社長)
興津 泰則	(社)日本旅行業協会国内・訪日旅行業務部長
若井 茂	(社)全国旅行業協会事務局長【島崎委員代理】
村瀬 茂高	高速ツアーバス連絡協議会会長(WILLER TRAVEL(株)代表取締役)
成定 竜一	高速ツアーバス連絡協議会事務局長(楽天バスサービス(株)取締役)
鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)軌道・バス部会事務局長
住野 敏彦	日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)中央副執行委員長【清水委員代理】
佃 栄一	日本鉄道労働組合連合会(JR連合)自動車連絡会代表幹事

門野 秀行	国土交通省大臣官房審議官(自動車交通局)
加藤 隆司	国土交通省自動車交通局総務課長
渡辺 秀樹	国土交通省自動車交通局安全政策課長
石崎 仁志	国土交通省自動車交通局旅客課長
新田 慎二	国土交通省大臣官房参事官(自動車交通局)
廣瀬 正順	国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長
小林 豊	関東運輸局自動車交通部長
鈴木 昭久	観光庁観光産業課長
中村振一郎	警察庁交通局交通企画課課長補佐【入谷委員代理】
川田 剛司	警察庁交通局交通指導課課長補佐【オブザーバー】

【事務局】

谷口 礼史	国土交通省自動車交通局旅客課企画官
曾根 辰美	国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室専門官
石嶋 隆之	国土交通省自動車交通局旅客課専門官
山浦 道康	国土交通省自動車交通局旅客課係長
鈴木 充生	国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室係長
滝澤 朗	国土交通省自動車交通局旅客課係長
益森 芳成	社会システム(株)社会経済部企画調査室長
青木 亮二	社会システム(株)社会経済部交通計画課課長補佐

(順不同、敬称略)

バス事業のあり方検討会(第2回)配席図
 < 合同庁舎第3号館(国交省) 1階 共用会議室 >

	(社) 国内旅行業協会 興津・訪日旅行業務部長	東京女子大学 竹内 教授	名古屋大学 加藤 准教授	バスイスタマ・和田編集長	
	○	○	○	○	
(社)全国旅行業協会 若井 事務局長 (島崎委員代理)	○			○	(社)日本バス協会 高速バス委員会 小田 委員長
高速ツアーバス 連絡協議会 村瀬 会長	○			○	(社)日本バス協会 貸切委員会 富田 委員長
高速ツアーバス 連絡協議会 成定 事務局長	○			○	(社)日本バス協会 地方交通委員会 上杉 委員長
警察庁交通局 交通指導課 川田 課長補佐	○			○	交通労連 軌道・バス部会 鎌田 事務局長
警察庁交通局 交通企画課 中村 課長補佐 (入谷委員代理)	○			○	JR連合 自動車連絡会 佃 代表幹事
観光庁 観光産業課 鈴木 課長	○			○	私鉄総連 住野 中央副執行委員長 (清水委員代理)
関東運輸局 自動車交通部 小林 部長	○			○	自動車交通局 安全政策課 渡辺 課長
自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 廣瀬 室長	○			○	自動車交通局 総務課 加藤 課長
	○	○	○	○	
	自【旅客課】 谷口 企画官	自動車交通局 新田 参事官	自動車交通局 門野 審議官	自動車交通局 石崎 課長	

(入 口)

高速ツアーバス 事業展開の現状・課題・今後

高速ツアーバス連絡協議会

2011年1月14日

本日のアジェンダ

- ①事業成長の背景
- ②事業の社会的意義
- ③課題と対応策
- ④高速バス事業の今後



事業成長の背景

急成長の要因

高速ツアーバス事業概要

- 2001年、「スキーバス」「テーマパーク直行バス」の派生として誕生。当初は「東京～大阪」のみ
- 年間利用者数600万人(2010年。推計値)。企画実施会社40社(スポット運行を除く)。北海道と沖縄を除く全国に展開

急成長の3要因

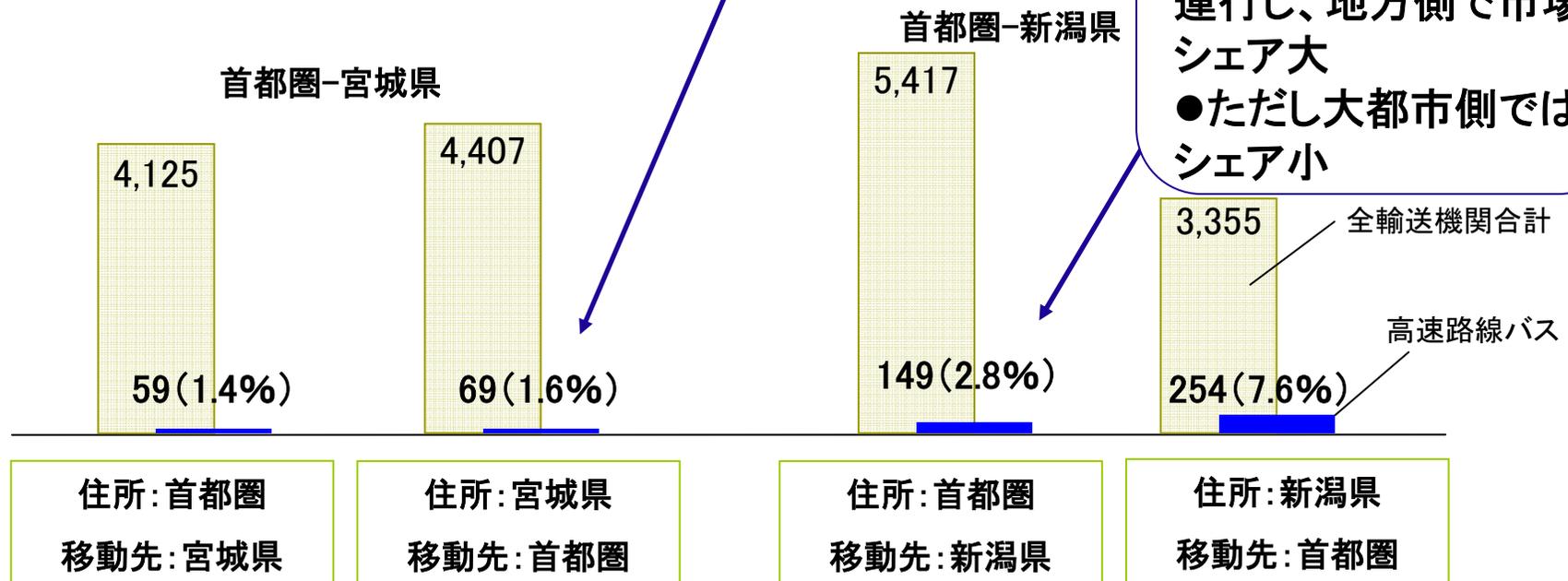
- 各企画実施会社の旺盛なマーケティング意欲と、急成長するウェブマーケティング手法との結びつき
- 柔軟な商品設定が可能な募集型企画旅行形態と、斬新なアイデアや新しい収益管理手法の結びつき
- 余剰貸切バスを使用することによる運行コストの低さ

背景

- 例外的に地元の路線バス事業者が参入していなかった東京～仙台では市場シェア小
- 大都市間(東～阪、東～名)も市場シェア小

既存高速バスの市場シェア

- 多くの区間で地元の路線バス事業者が自ら(共同運行形式で)運行し、地方側で市場シェア大
- ただし大都市側ではシェア小



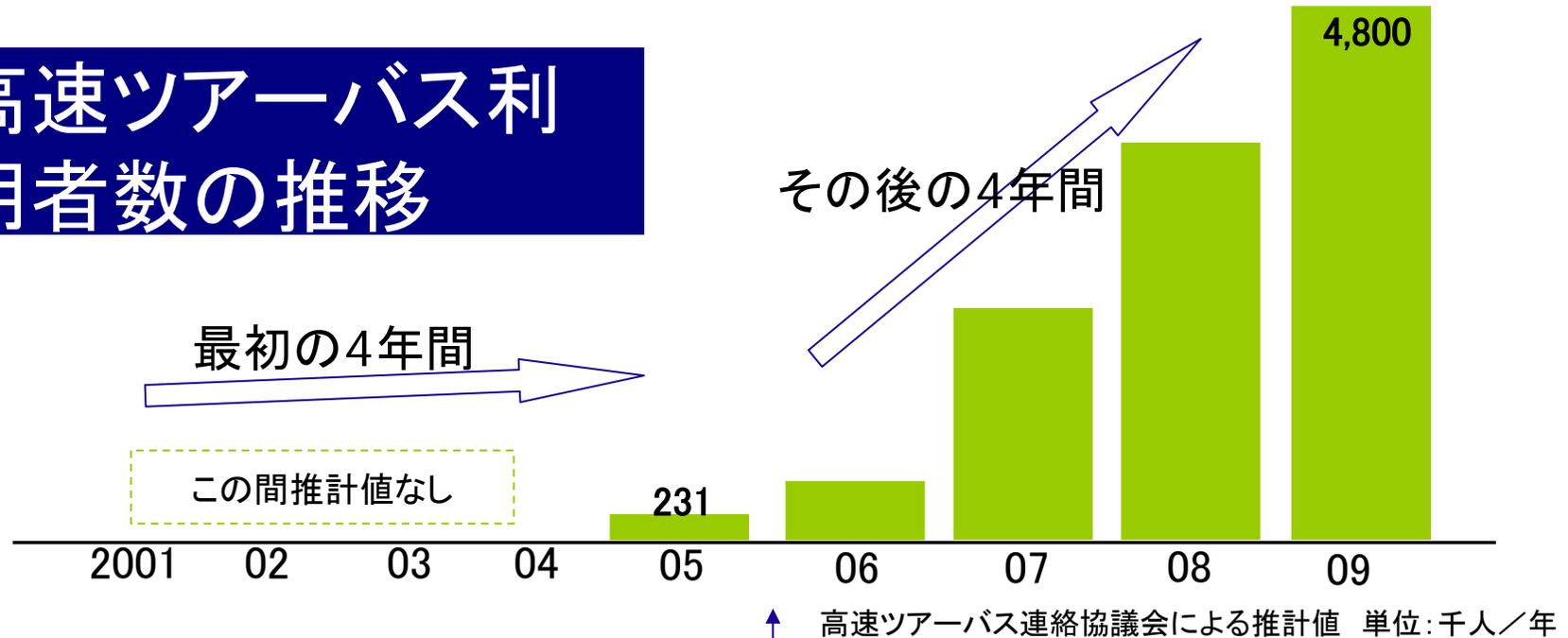
『第4回全国幹線純流動量調査』 2007年国土交通省(データは2005年度) 単位: 千人/年

【距離】東京～仙台、新潟ともに約350km【競合先】ともに新幹線 【人口規模】宮城県、新潟県ともに237万人

高速路線バスは、地方における既存事業者の販売力により成長
⇒大都市では統一された宣伝手法・予約窓口がなく低認知

マーケティング手法

高速ツアーバス利用者数の推移



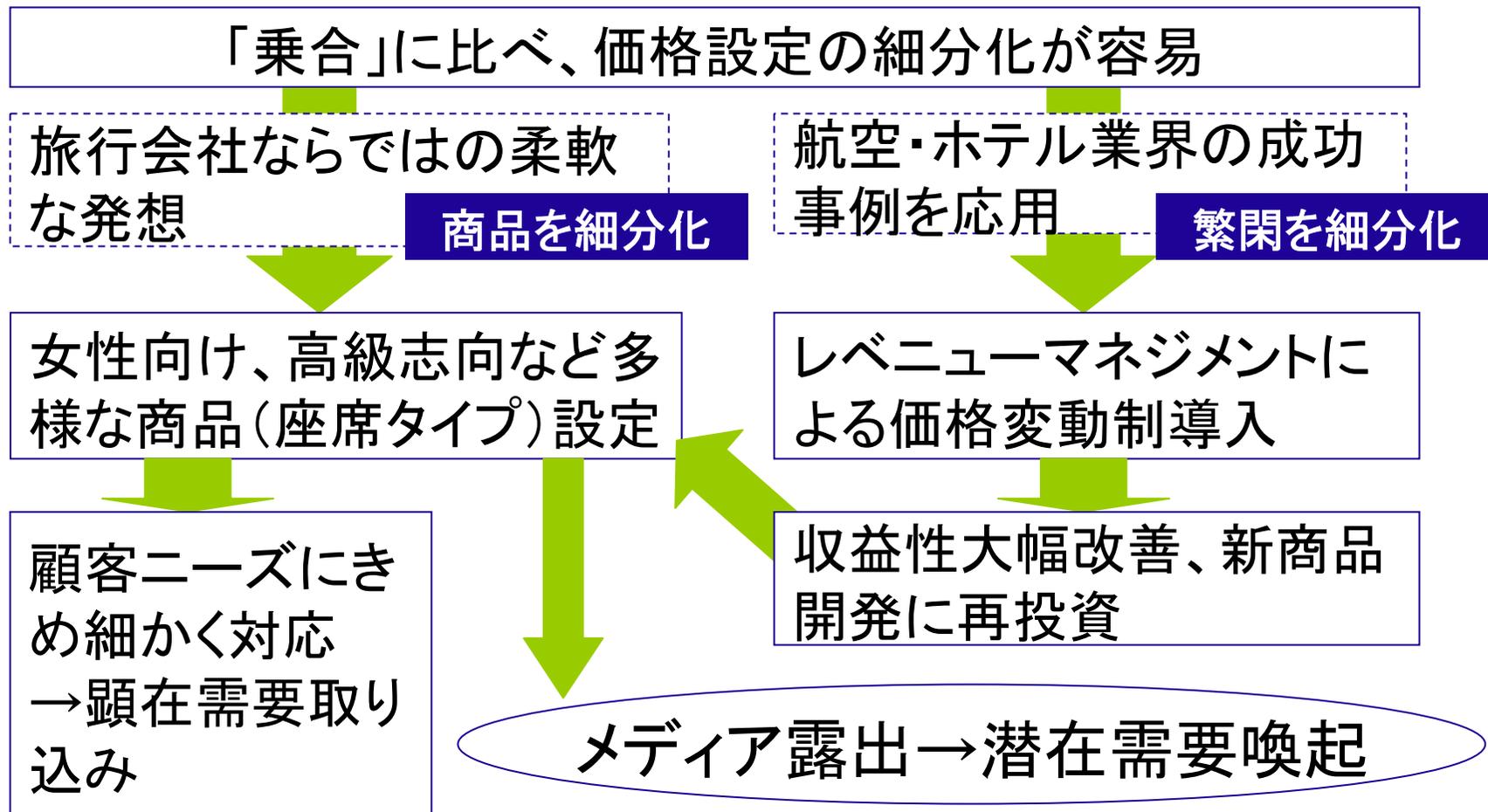
05年11月 楽天トラベル 高速バス予約事業参入(楽天バスサービス(株))

06年4月 WILLER TRAVEL 現社名に改称。CI導入、ブランド管理を開始

高速ツアーバスは、急成長するウェブマーケティングを活用することで、既存の高速路線バスが掘り起こせていなかった需要を喚起した

商品設定

募集型企画旅行形式による好サイクル



商品設定

多様な商品設定の一例

↓ WILLER TRAVELの多様な
新型シート



低反発シート エアリソファ AIRLY SOFA



シートは全席特許出願中の低反発シートです。朝までぐっすりお休みください。

ルームウェア



車内用ルームウェアの貸出しサービスがございます。ご希望のお客様は乗車時または休憩時に乗務員までお申し付けください。

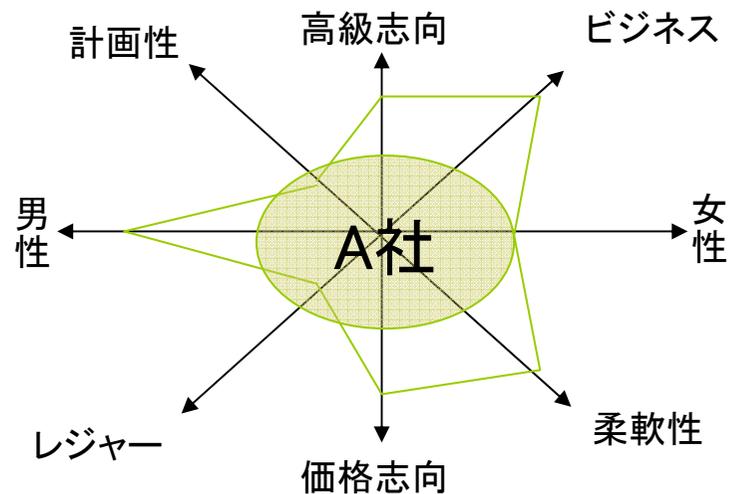


↑ 低反発素材を用いたシート、女性専用車でのルームウェア貸出、無料ラウンジサービスを提供する平成エンタープライズ

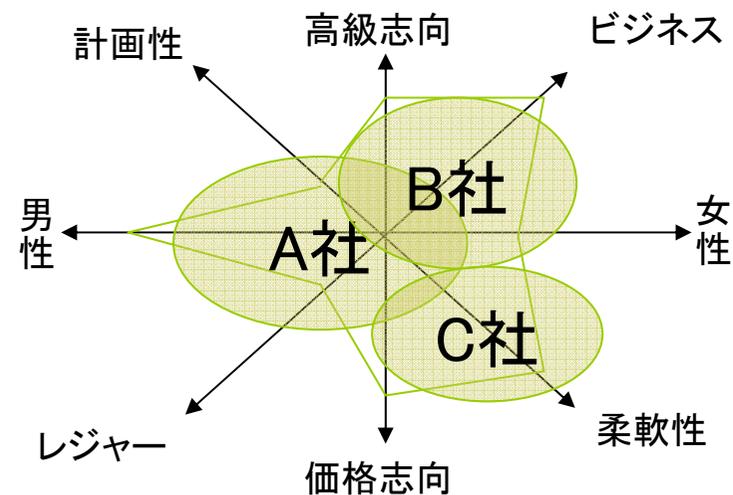
商品設定

「お客様がバスを選んで乗る時代」を実現

従来



今後



模式図：「公共交通としての使命」から「選んでもらうための商品」へ

利用者を細分化し、きめ細かいニーズに合致した多様な商品を設定
 →ウェブ上で比較検討後に予約 ⇒マーケットの「総和」を最大化

低価格

「貸切バスの単価下落」が誕生の背景

需要減

経済不順

旅行形態変化(団体⇒個人)

供給増

需給調整撤廃



オフ期の稼働対策だった「スキーバス」モデルの通年化が可能に

当初は価格訴求

2008年ごろより価格逆転

- 上級車両投入による単価アップ
- レベニューマネジメント導入による繁忙期値上げ
- 高速路線バスの戦略的値下げ

低価格

「価格逆転」後の成長率

	最安値		最高値		ツアー前年比	
	ツアー	路線	ツアー	路線	人数	単価
首都圏~名古屋	2,900	2,350	8,000	7,020	+33.2%	+0.9%
首都圏~京阪神	4,000	3,430	11,000	8,800	+20.3%	-0.6%

2010年12月度実績

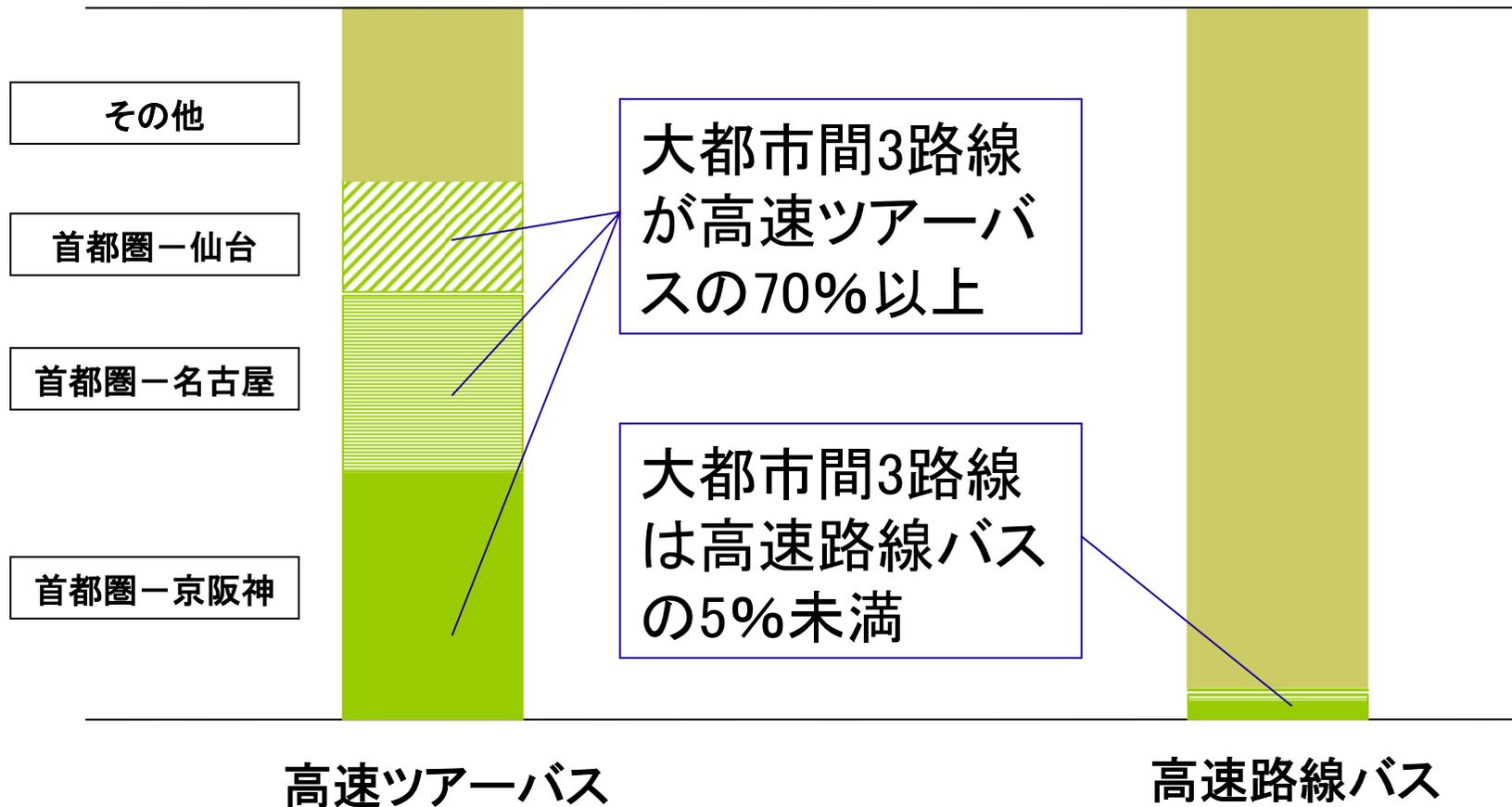
「ツアー」のデータは楽天トラベルから高速ツアーバス各社への送客実績
 「最安値」は4列シート、「最高値」は3列シートの価格。いずれも夜行便のみ対象
 首都圏~仙台は、楽天トラベルからの送客実績に高速路線バスが多く含まれるため比較できず

価格が逆転し割高となっても高速ツアーバスは順調に成長
 ⇒価格メリットが高速ツアーバス成長の「主要因」でなかったことを証明

路線ポートフォリオ

「ツアー」は高速ツアーバス連絡協議会調べ。2009年

「路線」は『第4回全国幹線純流動量調査』国土交通省。データは2005年



ウェブマーケティングなど新手法の登場で主に大都市で高速バスの需要喚起が進んだが、高速ツアーバスだけがそれを享受した

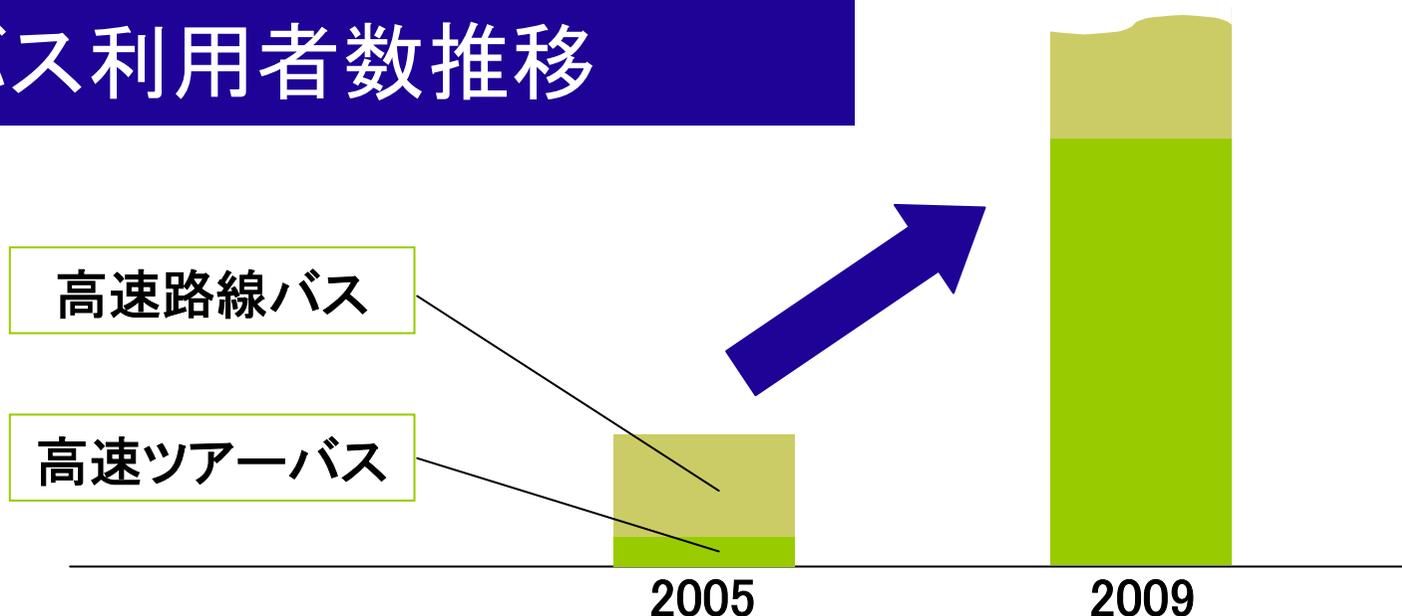


事業の社会的意義

人の移動を活性化

「ツアー」は高速ツアーバス連絡協議会調べ。「路線」2005年実績は『第4回全国幹線純流動量調査』国土交通省。「路線」の2009年は未公表

首都圏～宮城県の高 速バス利用者数推移



わずか4年間で、高速ツアーバス＋高速路線バスの利用者数は4倍以上に増加
⇒観光客や就職活動の学生などの移動を活性化

人の移動を活性化

インバウンド取込

⇒英韓中国語で予約を受け付ける
WILLER TRAVEL

車内イベント

⇒車内イベントで
旅のワクワク感
を演出する平成
エンタープライズ



日本全国高速バス
日本全国の高速バス都可在網路上簡單預約！

青森 秋田 盛岡 酒田 東北地区 鶴岡 山形 仙台 福島 新潟 和倉 北陸・信越地区 富山 金沢 小松 福井 出雲 松江 米子 福島 姫路 岡山 廣島 中国・四国地区 松山 和歌山 關西地区 大阪 京都 USJ 神戸 津 東海地区 名古屋 四日市 關東地区 東京・横浜 東京迪士尼渡假區 九州地区 長崎 熊本 鹿兒島 宮崎

點地名即可
進行路線搜索！

可選擇的座椅類型

詳見座席
模式按這里
Go! →

The advertisement features a map of Japan with various regions highlighted and connected by bus routes. It includes images of a smiling woman, a Willer Express bus, and various regional products like sunflowers and traditional goods. Below the map, there are illustrations of different bus seat types, including standard seats, reclining seats, and seats with extra legroom.

高速ツアーバスは、全く新しい発想で「移動」にバリューイノベーションを起こし、人の動きを活性化している

雇用を活性化

貸切バスの稼働率を下支え

平日で最低400台／日（年末等の繁忙日は1000台以上／日）の貸切バスが、高速ツアーバスとして稼働

旅行形態の変化（団体から個人へ）、経済不順、円高（インバウンド減少）による貸切バス需要減少



貸切バス事業者の車両稼働率を下支え。雇用を維持
路線バス事業者の貸切部門や老舗貸切専門業者も運行に参入

新規需要の喚起が、新規雇用の創出につながっている
貸切バスの輸送人員増加（2004年→2008年、1,276万人）の約3割

業界を活性化

バス業界内で数少ない成長分野

平場／貸切バス

モータリゼーションの進展など「平場」の路線バス、貸切バスともにトレンド悪化

高速バス

「高速バスブーム」(1985～95年)終焉以来、局所的(明石海峡ルートやアクアライン開通)成長を除くと、高収益ながらも成長は停止

高速バスブーム時の「成功体験」をバス業界全体が忘れている

高速ツアーバスの成長は、努力や工夫で需要喚起し「数字」につなげる楽しさや、「お洒落な乗り物」としてメディアに露出する喜びをバス業界全体が思い出し、再浮上につながる大きなきっかけとなる



課題と対応策

高速ツアーバス事業を巡る課題

運用面での課題

- ①「集合場所」における安全性確保の問題
- ②「事業区域」違反、「改善基準告示」違反など貸切バス事業者の法令順守の問題

制度面での課題

- ③ 高速路線バスとの規制格差の問題
- ④ 路線バス事業者の経営（主に「平場」の路線維持）に与える影響の問題

集合場所問題

都市部の集合場所が課題

- 各社の出発が集中。バス輻輳による道路混雑、利用者による歩道占拠 →新宿、東京駅、横浜
- 地方部では駅前広場の貸切バス乗降スペース使用

新宿地区は当面の対策完了

一般社団法人貸切バス
 駐車対策協議会と連携
 し、自主整理体制を確
 立(2010年12月15
 日)。第2フェーズの準
 備中



集合場所問題

東京駅、横浜は抜本的改善に着手

- 協議会内に「集合場所対策実行委員会」を設置。2011年6月までに抜本的な解決策を提示→2011年内を目途に実行する
- 想定される抜本的対策
 - ・該当集合場所への乗り入れ台数自主規制
 - ・受付ならびに乗車手続きの段取りを大幅に見直し

法令順守徹底の問題

外部機関と連携し自主監査体制確立へ

- 協議会内に「安全対策実行委員会」を設置。2011年6月までに抜本的な解決策を提示→2011年内を目途に実行する
- 想定される抜本的対策
 - ・安全対策に十分な知見と実績を持つ外部機関と提携
 - ・事業区域違反、「改善基準告示」違反を念頭に自主監査体制を構築

「総務省勧告」において「国土交通省は(中略)ツアーバス関係者による自主的な改善を促すこと」とされており、会員による当該事業の存続のため協議会として責任をもって対策を実施する所存

規制格差の問題

「ツアー」「路線」業態比較

		高速ツアーバス	高速路線バス
強み	制度面	新設・改廃が柔軟 価格設定が柔軟 備車が柔軟	わかりやすいバス停 当日(車内)発券可 高速道路上バス停使用可
	営業面	ウェブによる需要喚起	地方部での認知度 事業規模大きく多頻度運行可

「ツアー」は長距離夜行に優位。「路線」は多頻度昼行に優位

必ずしも制度的に高速ツアーバス業態だけが優位なわけではない。双方のメリット・デメリットをよく理解し、区間ごとに(または事業者のポリシーによって)選び分ける必要がある

規制格差の問題

参入障壁

「路線」事業者による「ツアー」参入は容易

- 弘南バス、サンデン交通など実績あり

「ツアー」事業者による「路線」参入は困難

- 需給調整条項撤廃済み→道運法の理念上は新規参入を歓迎
- 新規参入には「バス停」の確保が必要→事実上の参入障壁

→「バス停の再配分・新規増設」において、公平性を担保するシステムが未整備。新規事業者にはバス停確保困難

事実上は「既存事業者同士の間でのみ需給調整撤廃」

「持てる者」と「持たざる者」の格差は永遠に縮まらない

→「バス停の権利」にこそ、イコールアクセスが必要

内部補助への影響の問題

道路運送法改正による内部補助概念の変化

2002年法改正(規制緩和)以前

参入規制・地域独占認可の代償として内部補助による路線維持

2002年法改正(規制緩和)以後

系統単位の公的補助による路線維持

- 片や赤字系統で公的補助を受けつつ、片や内部補助のため高速バスの競争を制限することは、社会から非難を浴びるリスク(公的補助が十分と言えず内部補助を継続している実態は承知しているが・・・)
- 「平場」路線バス維持のため(ネットワーク効果の発生しない)高速バスの競争を制限することに市民のコンセンサスが十分か疑問



高速バス事業の今後

両業態の融合事例

① 予約サイトでの「ツアー」「路線」併売

2009年11月、予約サイト最大手「楽天トラベル高速バス予約」(楽天バスサービス株)が高速路線バス取扱開始。

ある事業者では該当路線の輸送人員が35%増加

【楽天トラベルでの路線バス取扱(代売)一覧】

弘南バス 東北急行バス 東京空港交通
西東京バス 三重交通 南海バス
四国高速バス 西鉄高速バス 大分バス
九州産交バス、宮崎交通
(2011年1月現在)

高速バス・夜行バスを空席照会から予約まで、全国の格安バスを24時間オンラインで予約できます！
[楽天カード入会で2,000ポイントプレゼント](#) | [楽天市場へ](#)
[お客様の声](#) | [個人ページ\(予約の確認・変更・取消\)](#) | [ヘルプ](#) | [楽天トラベルの使い方](#) | [サイトマップ](#)

国内 海外 懸賞広場 グループ予約 [つぶやく](#)

国内宿泊(高級|ビジネスホテル|温泉) | 楽パック(交通+宿) | 高速バス | レンタカー | 国内航空券 | ペットホテル

高速バス > 大阪・広島特集

南海バス Nankai Bus
 南海バス 大阪 OSAKA ↔ 広島 HIROSHIMA 特集
 One way Round trip
 No.777 大阪-広島(片道) 5,000円～ per person/one way

広島・大阪間を走る南海バスの「SOUTHERN CROSS号」が楽天で販売開始！
 大阪、広島側ともターミナル直結の乗り場で移動もらくらく！昼行と夜行があるので予定にあわせて予約をしよう！

大阪・広島に繁華街へは、横3列独立シートの南海バスで行こう！

- ▶ 横3列独立シート・トイレ付なので、ゆったり！
- ▶ 待合室完備。分かりやすいアクセス！
- ▶ 払戻手数料はいつでも1人625円とおトク。急な予定変更にも対応いたします。
- ▶ いわゆる「高速ツアーバス」と違い、各乗車場所には、バス停留所があり案内表示も明確。

大阪・広島に行こう！

「高速バス」の詳細・予約はこちら

両業態の融合事例

②「ツアー」企画実施会社と「路線」事業者の提携

2010年7月、企画実施会社最大手「WILLER TRAVEL(株)」が路線バス事業者と本格提携開始。南部バスでは東京線の収益が対前年30%増加。1運行あたり乗客数は対前年47%増加(2010年11月度実績)

2010年7月1日より東京⇄青森・八戸を南部バス株式会社とWILLER TRAVEL株式会社が提携して運行を開始致しました。

【WILLER TRAVEL路線バス事業者の提携一覧】

北都交通 根室交通 銀嶺バス おびうん観光 南部バス 四国高速バス 西鉄高速バス
大分バス
(2011年1月現在。提携内容は各社ごとに異なる)

両業態の融合事例

③「路線」事業者の「ツアー」参入

自社企画実施(自社ブランド)による参入事例

弘南バス、しずてつジャストライン、サンデン交通その他

他社企画商品の運行会社としての参入事例

大手私鉄系事業者も含め多数

中間型事業者の参入事例

桜交通、イーグルバス、イルカ交通、中紀バス、高知駅前観光その他

上記①～③の事例は、「高速ツアーバス(新規事業者) VS 高速路線バス(既存事業者)」のような固定観念を拭い去り双方の強みを持ち寄れば、新しいビジネスチャンスが生まれることを示している

両業態それぞれの「強み」

	高速ツアーバス	高速路線バス
営業面	路線の新設・改廃が容易 座席タイプ別／繁閑別運賃 繁忙日の備車／スポット運行 企画・販売責任の明確化	当日発券可能(含む車内) わかりやすいバス停 高速道路上のバス停使用
安全面	(うまく機能すれば)運行責任の 明確化	運行計画を届出(ダイヤ、バス 停)
事業者	マーケティング意欲が旺盛 中小規模が多く柔軟	公益的企業の社会的使命感 地方での存在感・信頼感 駅前立地のターミナル

双方に「強み」がある(逆に言えば双方に「弱み」がある)

ご提案「高速バス事業のあり方ロードマップ」

本検討会の究極のゴール

安全性・公平性を担保しつつ、柔軟な営業を可能とし、高速バス市場の最大化を支援する「新制度」を時間をかけてでも構築する



当面、業界がなすべきこと

各事業者・企画実施会社が両業態の強み・弱みを深く理解し、実態に合った業態を選択。それぞれの業態で法令順守を徹底

IT化など消費環境の変化、現制度の限界を踏まえ、短期的、長期的両面のアプローチで制度の最適化を目指す「ロードマップ」を作成し、期限を決めて「新制度」の構築を目指してはどうか

高速バス業界の今後

【都市型私鉄系・JR系事業者】

全国への路線網のハブ的存在。後方業務や車両運用の効率化、大規模ターミナルなどの強み

＜今後＞

大都市圏での戦略的マーケティングの窓口(特にウェブ)として役割増加

【企画実施会社(旅行専業)】

単一ブランドによる全国ネットワークを構築しうる存在(cf.グレイハウンド、ユーロライズ)

＜今後＞

ブランド価値確立と、地方側での販売力確保のための戦略提携が進む

各社の強みを持ち寄るためのサポート体制
(協会、予約サイト、システムベンダー、コンサルなど)

【地方型私鉄系事業者】

地域で圧倒的存在感を持ち高速バスの認知を高めてきた存在。都市側共同運行先に温度差

＜今後＞

狭域マーケティングに欠かせぬ存在。「強いパートナー」を求め共同運行ペア組み換え連鎖が起こる?

【企画実施会社(バス兼業)】

貸切バスの新規事業分野(通年運行または繁忙期のスポット運行)

＜今後＞

既存路線バス事業者、老舗貸切業者も参入? 貸切業者が自社ブランドを訴求しB to Cに参入する好機

2011. 1. 14

(社) 日本旅行業協会

1. 旅行業者と貸切バス事業者の関係

旅行業者と貸切バス事業者は、事業活動をする上で重要なパートナーです。今後も、(社) 日本バス協会と更に連携を強化し、安心安全に努めて参ります。特に指摘を受けた課題に対しては共に協力を行い改善に努めます。

2. 安全は最重要課題

長引く不況のなか、航空会社や鉄道会社も各種割引運賃等を提案し顧客獲得を模索していますが、いずれも安全は最優先課題として取り組んでおります。貸切バス事業においても、安全運行は最大の重要課題であることから、旅行業界も共に認識を共有し取り組んでゆかなければならないと考えます。

3. 平成 12 年の規制緩和

自由闊達な競争を促進することを目的に平成 12 年に貸切バスの規制緩和が実施されました。これにより事業者数、車両数が大幅に増え輸送人員も増加しました。しかしながらその反面、事業者間の競争が激化してきた事も事実です。

特に近年は、経済不況、原油価格の高騰等厳しい状況での過当競争が激化しており、そのことにより安全運行に影響をきたすならば「バス事業のあり方に関する検討会」において議論が必要と考えます。

4. 届出運賃制度

現行の運賃制度は混乱しており、現場の状況にあった運賃制度の検討が必要と考えます。

5. 配車地での貸切バスの待機場所について

特に東京都内等主要都市では駐車場が確保できないケースが多く、貸切バス事業者、旅行業者双方が困惑しているのが現状です。ターミナル駅の一部地域で合法的に駐車ができるように御願いたい。

6. (社) 日本バス協会との連携したガイドラインの作成

現在、(社) 日本バス協会との連携しパートナーシップガイドラインを作成中です。法令等を遵守した旅行の運行、安全な乗降場所の確保、安全運行の遵守、安全管理体制の確立等の項目から構成される予定です。又、バス事業者、旅行業者双方がこの協議の中で安全運行確保を再確認する機会にしたいと考えおります。

以上

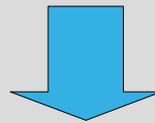
バス事業のあり方検討会

安心・安全な輸送秩序をめざして

J R 連 合 佃 栄一
交通労連 鎌田佳伸

問題点

乗合高速バスと高速ツアーバスとの競合問題は、周知の通り



端的に言えば

競争条件が全く異なることである

そこに「不公平」「不平等」があるからこそ、
例えそこにニーズがあろうとも
国が認めるものではない

「イコールフィッティングが必要」

法律上の問題（違反）

「不公平」「不平等」

- 道路運送法第9条（運賃変更）
- 道路運送法第13条（運送引受義務）
- 道路運送法第15条（運行計画）（停留所の設置）



- 道路運送法第20条（禁止行為）
- 道路交通法第22条（速度違反）
- 道路交通法第44条・45条（停車及び駐車禁止）
- 道路交通法第76条（禁止行為）
- 道路交通法第77条（道路使用許可）
- 道路交通法第81条（違法工作物等に対する措置）
- 旅行業法第12条（外務員証明書携帯）（企画旅行の広告）
- 刑法第261条（器物損壊等）

そこに安全はあるのか？



JRなんば駅付近（二重駐車）

- ・左は車内清掃中
- ・右は左移動待ち
- ・後ろタクシーが前に行けず



JR大阪駅高架下（駐停車禁止）

- ・禁止場所にパイロン
- ・それでも付近で乗降、荷物の出入

利用者・歩行者の安全は？



J R 大阪駅高架下
(駐車禁止区域での乗車)

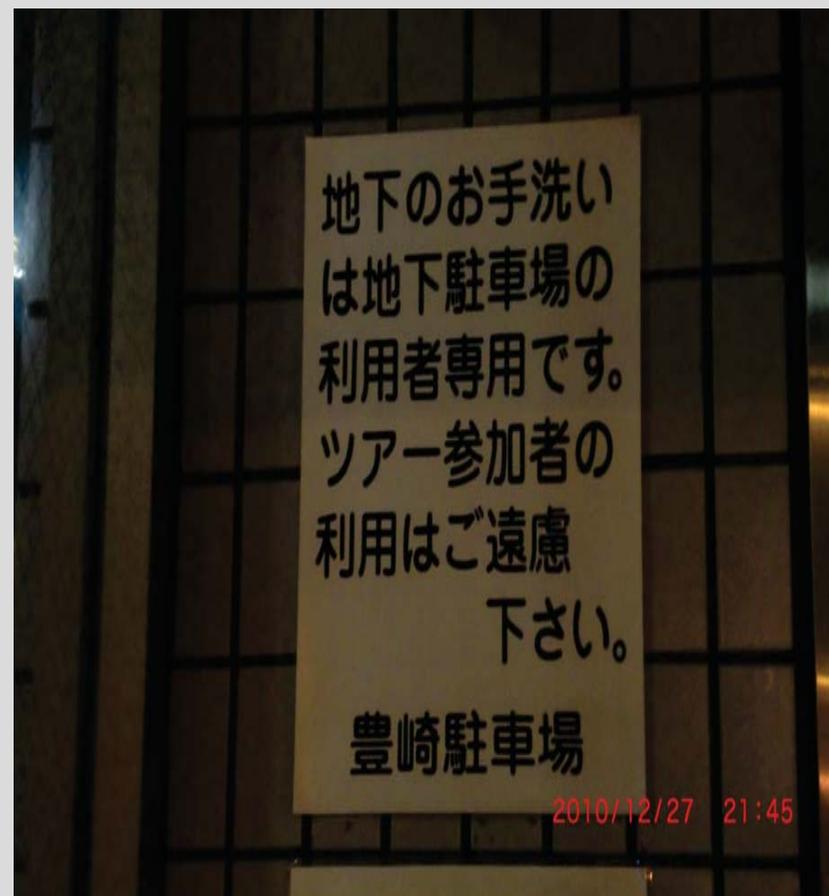


梅田モータープール付近
(ツアーバス受付)

“他人の禪で相撲？”



- JR大阪駅高架下
市バス、JRバスの降車場所（無断利用）



- 梅田モータープール付近
駐車場側から注意（無断利用）

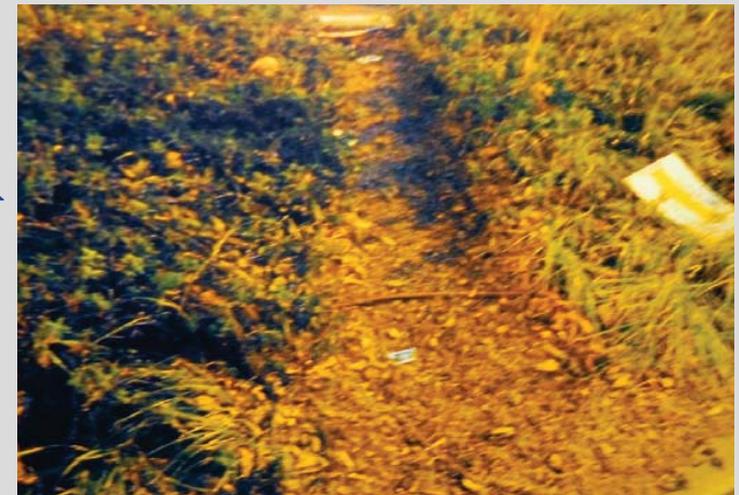
ポールは外され、植え込みは削られ・・・



J R 大阪駅高架下



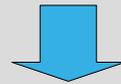
大阪モード学園前



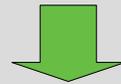
故意ならば器物損壊（旅行業者・行政はどう受け止める？）

これで安全が守られるのか

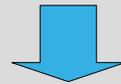
昭和61年 運輸省通達
(一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送の許可について)



「乗合旅客運送の許可申請（4条免許）」



規制緩和（平成14年2月）



平成18年6月
(ツアーバスに関する取り扱いについて)

「基本的にツアーバスを容認」

安全を蔑ろにした競争が激化→人命を預かる公共交通にミスマッチ?!

既存バス事業者が安全を守ろうとしても「ゴリ押し」運行を強要する旅行業者との問題

乗合バスの現状

乗合バス事業 ← 国からの補助金 → 赤字

↓
高速バスの収支による内部スキーム

↓
多種多様な運行形態の台頭によって崩壊
(外観的観測)

↓
既存のバス事業者の自主努力が不十分
(内観的観測)

↓
さらなる創意工夫が必要なのも事実

利用者からは「高速バス」だが…

前述の通り「競争条件が全く異なる」

輸送の安全確保の観点 → コスト

- ・ 停留所の設置・社会保険・事故等への事業者の責任

他方、旅行業者からの業務委託（現行の高速ツアーバス）

- ・ 停留所がない・多客期運行が自由
- ・ クリームスキミング条項に抵触しない
- ・ 貸切バス事業者が運行するため旅行業者に責任なし



旅行業法に罰則がないのも問題

同じ「土俵」、同じ「条件」

これまでの日本の高速バスをけん引



既存の高速バス事業者
(関係法令を順守)

ある程度の競争はあってしかるべきだが、
不平等な「競争」は「競争」とは言えない

われわれの主張

1. 利用者の安全確保、安全運行の観点から、ツアーバスにも4条免許取得を義務付けること
2. ワンマン長距離運行増加に伴い、運転者の負担増解消、利用者・歩行者の人命確保の観点から、都市間の長距離運行及び観光バスについては、運転者以外に「車掌」（ガイド）の乗務を義務付けること（ツーマン）
3. 安全を蔑ろにした家族経営的な安易な参入及び環境対策の観点から、新規参入事業者は車齢3年以内とすること（合わせて申請の際には厳正なチェックを行うこと）
4. 貸切バス事業者に違反をせざるを得ないような業務委託をした旅行業者があった場合でも、処分されるのはバス事業者だけであり、悪質な旅行業者は野放しであることから、旅行業法に罰則規定を設けること
5. 改善基準告示自体把握していない旅行業者がある現状を踏まえ、運転者・利用者の安全確保の観点から、過重労働を強要されないよう、旅行業者に対し周知徹底をはかること

高速バスの秩序確立へ

- 大前提は利用者の安全確保
- 当然、人命を預かって運行する運転者の労働条件確保も必要（安全運行）
- 乗降場所の確保も重要
- 同一競争条件で過当競争から脱却
- 旅行業者等の関係改善
- 利用者のニーズに応じたサービスの提供



安心・安全な輸送秩序をめざす

バス事業のあり方検討会 私鉄総連の意見について

はじめに

バス事業は、2000年の貸切バス、2002年の乗合バス、それぞれの規制緩和以降、大きく混乱しました。また、当初意図された規制緩和によるバス事業の活性化とは裏腹に、乗合バスでは路線撤退が進み、利用者利便が著しく低下するとともに、各乗合バス事業者の経営は著しく疲弊していきました。さらに貸切バスではダンピングや法令違反の横行により旅客の安全輸送を脅かすような事態も産み出されてきました。

こうした状況の中、昨年9月に総務省から出された「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」は、これまで私たちが是正を求めてきた内容とも一致しています。勧告が指摘する課題の是正に大いに期を寄せています。

今回、国土交通省自動車交通局が「バス事業のあり方検討会」を設置し、これらの課題への対応、今後のバス事業のあり方を検討するにあたり、私鉄総連として、以下の意見を述べさせていただきます。

1. 「バス事業のあり方検討会」についての意見

(1) 第1回検討会において示されたスケジュールでは、3月下旬に予定される第7回検討会で、報告書を取りまとめる予定となっています。しかし、同じく示されている主な検討事項の課題の重さからすると、拙速な結論を出そうとしている感が否めません。しかし、総務省の勧告については、高速バス事業者にとって現状の放置は死活問題ともなることから、当初予定通りに結論を出すべきと考えます。一方、将来のバス事業のあり方については、中期的に議論して結論を出すべきと考えます。短期で結論を出すべき課題と中期的な議論を要する課題を分けて議論すべきではないかと考えます。

(2) 総務省勧告の指摘について、規制や基準の強化や緩和だけでは貸切バス業界の健全化や安全対策が図れるとは、規制緩和以降の10年間の経験からも困難と思われます。規制緩和時の運輸政策審議会での結論からも事後的チェックの強化が不可欠です。現行の監査体制を強化すると同時に、デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間毎にデータの提出を全事業者に義務づけ、電子監査を導入し、現行監査と併せて行うことを要望します。

2. 主な検討事項についての意見

(1) 乗合バス規制の緩和と乗合バス・ツアーバス規制の一本化・明確化について

高速路線バスの規制を緩和し、ツアーバスへの規制を強化することで競争条件の均等化をはかる手法ではなく、安全運行確保や旅客の利便性などを考慮した上で、明確な棲み分けのルールを確立すべきです。また、現在行われている企画募集型ツアーバスは、道路運送法第

4条はもちろんのこと、第21条(乗合旅客の運送)、第43条(特定旅客自動車運送事業)の規定とも矛盾していることから、第4条の許可を基本に対応すべきと考えます。

(2) 乗合バス・貸切バスの運賃・料金規制の合理化

運賃・料金規制については、安全運行を担保できる制度とし、ダンピングを防止できる仕組みを確立すべきです。また、安全運行を担保するためには、適正な車両費(整備を含む)・油脂費用と同時に適正な人件費を確保することも重要な課題です。バス運転者の賃金は年々低下していますが、年収の低下は、副業や無理な乗務にもつながる懸念があると同時に要員確保の観点からも問題があります。「自動車運転者の労働時間等改善のための基準」(改善基準告示)等の関係法規を遵守し、適正な要員を確保した上で事業を継続できるようにすべきです。

さらに、2008年当時のような燃料費が急騰時に対応できるような仕組みも検討すべきです。

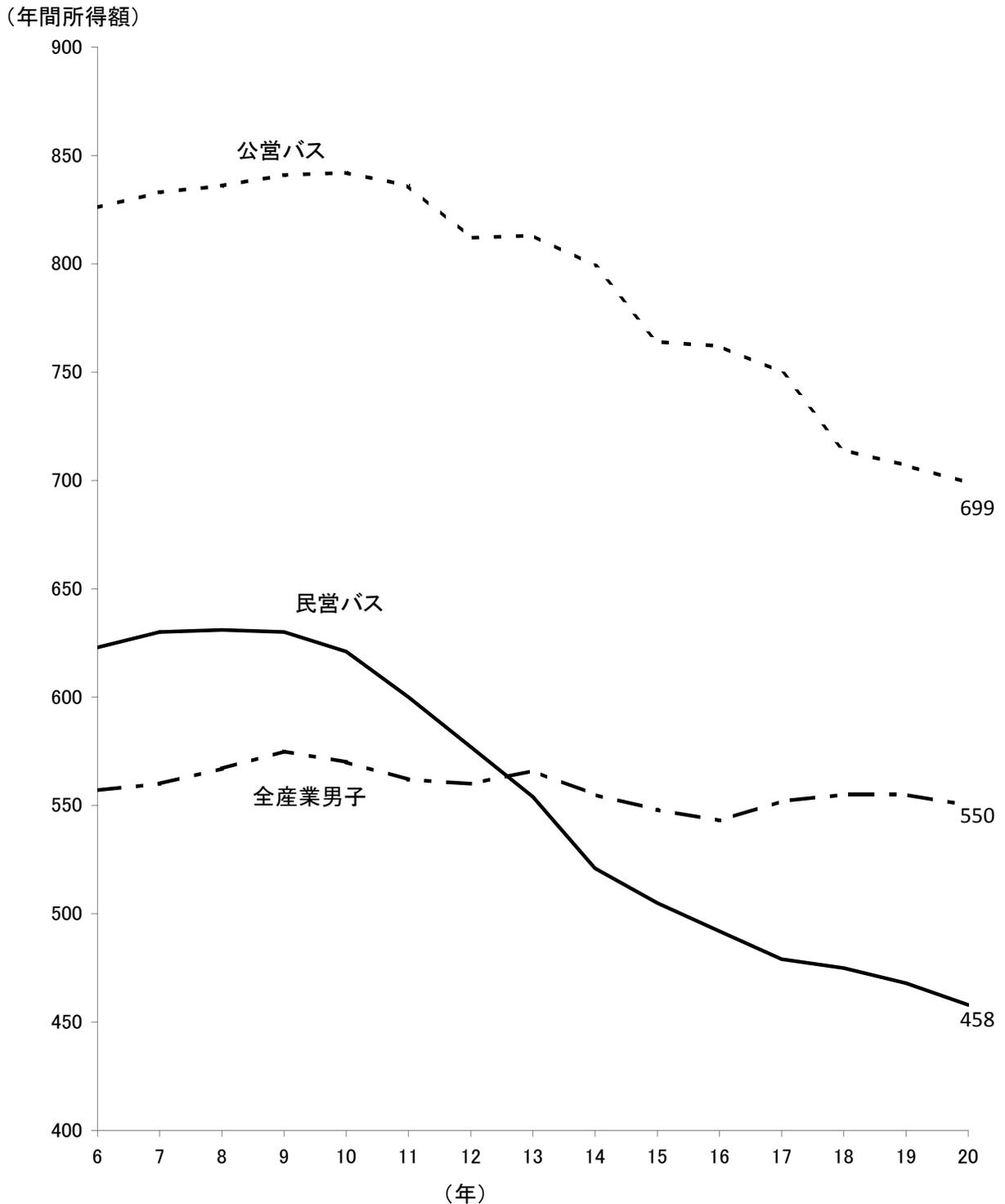
(3) 旅客の安全を確保するための旅行業者と貸切バス事業者の関係のあり方

①貸切バス事業の様々な課題は、旅行業者との関係に起因するものが多いと言え、適正な取引関係の確立が必要と言えます。現行では、輸送の安全は全てバス事業者の責任となっていますが、法令や各種基準を遵守できないような発注(無理な行程やダンピングなど)に起因する事故については、例えば、労働安全衛生法にあるような発注者責任を問える仕組みを作るべきと言えます。

②現状は公示運賃が守れていない状況がありますが、各貸切バス事業者は人件費を切り下げて対応しています。旅行業者は公示運賃を守るべきであり、公示運賃を守る仕組みを確立すべきです。また、輸送以外のサービスは旅行業者の責任で行うべきです。

以 上

公営バス運転者と民営バス運転者の所得の推移



(単位:万円)

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
公営バス	826	833	836	841	842	836	812	813	799	764	762	750	714	707	699
民営バス	623	630	631	630	621	600	577	554	521	505	492	479	475	468	458
全産業	557	560	567	575	570	562	560	566	555	548	543	552	555	555	550

注) 公営・民営運転者：各年度における保有車両30両以上の事業者(平成18年10月に施工された改正道路運送法に伴い、乗合バスとみなされた事業者を除く。)の集計値(国土交通省調べ)

全産業：厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」による男子労働者の平均

労働安全衛生法「発注者責任」に関連する条文について

1. 労働安全衛生法

- (1) 3条3項（発注者が配慮すべき事項）
- (2) 第29条（元方事業者の講ずべき措置）
- (3) 第29条の2（元方事業者の講ずべき技術上の指導）
- (4) 第30条（特定元方事業者等が講ずべき措置）
- (5) 第30条の2（製造業の元方事業者の講ずべき措置）

2. 関係する法律

建設業法第24条の6

特定建設事業者の責務として、①現場での法令遵守指導、②下請け業者の法令違反については是正指導、③下請け業者が是正しない場合の許可行政庁への通報、を掲げ、指導べき法令として、建設業法、建築基準法等と並んで、労働基準法、労働安全衛生法、職業安定法、労働者派遣法を規定しています。

以 上

バス事業のあり方検討会今後のスケジュール（案）

平成23年

- | | | |
|----------|-----|---------------------------|
| 1月20日(木) | 第3回 | ・ ツアーバスについての議論 |
| 2月17日(木) | 第4回 | ・ 貸切バス事業者と旅行業者との関係についての議論 |
| 3月7日(月) | 第5回 | ・ 貸切バス運賃・料金についての議論 |
| 3月21日の週 | 第6回 | ・ 報告書（素案）の審議 |
| 3月28日の週 | 第7回 | ・ 報告書のとりまとめ |